

# El reto de la financiación de las nuevas RTE para los Estados miembros

Miguel-Ángel Navarro

Representante Permanente Adjunto de España ante la UE

**SUMARIO:** I. ANTECEDENTES.- II. EL MARCO NORMATIVO FINANCIERO DE LAS RTE.- III. ESTADO DE FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE RTE .- 1.- TRANSPORTES.- A. PROGRESO Y EJECUCIÓN DE LOS 14 PROYECTOS PRIORITARIOS DE ESSEN.- 2.- TELECOMUNICACIONES.- a. Proyectos de interés europeo.- b. Proyectos de ampliación y modernización de redes en España.- 3.- ENERGÍA.- a. Redes eléctricas.- b. Redes de gas.- IV. CONCLUSIONES.

## I. ANTECEDENTES

El reto de la financiación de las Grandes Redes Transeuropeas (RTE) ha venido determinado en los últimos años en gran medida por el juego equilibrado de dos factores importantes para su desarrollo: la naturaleza e importancia de estas redes para el desarrollo del Mercado Interior -y de las propias necesidades internas de los Estados miembros- y las dificultades crecientes de encontrar recursos públicos -tanto nacionales como comunitarios- para financiarlas. Este último factor explica la evolución del marco normativo financiero comunitario de esta política, que, a su vez la desarrolla a través de una doble perspectiva, la general, y la específica de la política de cohesión económica y social, que concentra la mayor parte de los recursos comunitarios en los proyectos RTE de los Estados miembros y regiones menos prósperas y con mayor déficit de estas infraestructuras.

1.- Por lo que respecta a la naturaleza e importancia de las RTE para el desarrollo del Mercado Interior, hoy habría que distinguir dos categorías de redes a efectos de su financiación: las que no son rentables desde el punto de vista de su amortización y explotación y que requieren grandes inversiones públicas para posibilitar su desarrollo; y las que sí lo son y pueden ser financiadas sin dificultades mayores por el propio mercado.

- De las tres clases de redes transeuropeas contempladas en el artículo 154 (1) (ex-129b (1))<sup>1</sup> del Tratado de la Comunidad Europea (transportes, energía y telecomunicaciones), las redes de transportes entran de lleno en la primera categoría de infraestructuras no rentables y en consecuencia deben ser objeto de atención prioritaria desde el punto de vista de su financiación pública tanto por parte de la Comunidad como de sus Estados miembros, mientras que las dos últimas, tratándose de inversiones muy rentables como consecuencia del efecto multiplicador de la introducción de normas comunes y consiguiente liberalización de los mercados de telecomunicaciones, electricidad y gas natural en la Comunidad, necesitan una menor asignación de recursos públicos para garantizar su desarrollo.
- Por otro lado y desde el punto de vista de su co-financiación pública con cargo al presupuesto comunitario existen igualmente dos situaciones diferenciadas:
  - la de los Estados miembros de la cohesión que, como España, ven co-financiados sus proyectos de RTE en una proporción muy importante por la Comunidad Europea (hasta el 50% en las regiones objetivo 1 con cargo al FEDER y hasta el 85% con cargo al 50% del Fondo de Cohesión), que les ha permitido realizar una programación más ambiciosa, al poder financiar un mayor número de proyectos y en el conjunto de su territorio; y

<sup>1</sup> A fin de contribuir a la realización de los objetivos contemplados en los artículos 14 y 158 y de permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores, la Comunidad contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía.

- la de aquellos otros, más prósperos, que deben financiarlos en gran medida con cargo a sus presupuestos nacionales, lo que les exige un mayor esfuerzo financiero y algunas dificultades adicionales en épocas como la actual de restricciones del gasto público en el marco de la aplicación de los programas de estabilidad impuestos por la Unión Económica y Monetaria.

2.- La evolución y el desarrollo del marco normativo, refleja fielmente esta problemática del desarrollo y financiación actuales de las RTE. El cambio producido en apenas una década tras la entrada en vigor del Acta Única Europea ha sido impresionante si lo comparamos con la situación anterior. Se pueden distinguir tres grandes etapas.

- La primera se caracterizó por un fuerte desarrollo de las infraestructuras de carreteras en los años cincuenta y principios de los sesenta gracias al impulso del proceso de reconstrucción en Europa. Se trataba estrictamente de un modelo de financiación público y basado en la territorialidad, que atendía básicamente a las necesidades de articulación interna en cada Estado miembro.

El Tratado de la Comunidad Económica Europea a pesar de introducir la Política Común de Transportes no previó ninguna disposición específica en materia de RTE, dado que su objetivo económico era la creación progresiva de un Mercado Común Europeo y por lo tanto tenía un alcance más limitado que el proyecto ulterior del Mercado Interior introducido por el Acta Única Europea.

- La segunda, tras la adopción del objetivo del Mercado Único en 1985, destaca por la inversión de esta tendencia con la eliminación de las fronteras interiores, al plantearse inevitablemente la necesidad de articular mejor el nuevo territorio unificado económicamente a través de la promoción de la interconexión y de la interoperatividad de las redes nacionales para permitir la creación de mercados más abiertos y competitivos<sup>2</sup>. La multiplicación consiguiente de los tráficos de personas y mercancías en los diferentes modos de transporte y el rápido desarrollo de nuevos espacios unificados como las telecomunicaciones y la sociedad de la información y la apertura gradual de mercados cerrados como el de la electricidad y el gas natural, no hizo más que hacer inevitable este proceso y acelerar la creación de las RTE como medio incuestionable para interconectar los mercados, garantizar el suministro a escala comunitaria en condiciones similares a las nacionales y con ello aumentar la competitividad del conjunto de la economía europea.

Hasta ese momento y con algunas excepciones como el túnel bajo el Canal de la Mancha, el peso principal de la financiación de las redes de transporte corría esencialmente a cargo de los Estados miembros siguiendo la inercia del pasado y en menor medida de la Comunidad Europea, a través del FEDER.

- A partir de 1993 y coincidiendo la entrada en vigor del nuevo Tratado de Maastricht, la fase recesiva del ciclo económico y el inicio del proceso de preparación del acceso a la moneda única, se inició una fase de restricción de gasto público de la que no escaparon las inversiones públicas en infraestructuras, por lo que se buscó el modo de implicar más al sector privado en la financiación de las RTE prioritarias. Únicamente los países de la cohesión mantuvieron el esfuerzo inversor a la vista del elevado nivel de cofinanciación comunitaria que podían recibir a través de los fondos estructurales y el fondo de cohesión.

---

<sup>2</sup> ARTÍCULO 154 (antiguo artículo 129 B).

2. *En el contexto de un sistema de mercados abiertos y competitivos, la acción de la Comunidad tendrá por objetivo favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad.*

En esta última etapa, y tras la adopción del marco normativo regulador de cada sector y la realización de los primeros estudios y proyectos de viabilidad de los diferentes proyectos, no tardó en aparecer el problema fundamental que ha venido condicionando desde entonces a la inversión privada: la falta de garantía de retornos para la amortización y rentabilidad de sus inversiones en los grandes proyectos de infraestructuras de transporte, en contraposición a los elevados retornos que ofrecían las inversiones en los sectores de las telecomunicaciones y el mercado de la electricidad y el gas natural. Por si fuera poco, las dificultades financieras surgidas en mega-proyectos, como el Túnel de la Mancha, no hicieron sino retraer aún más el interés de los inversores institucionales privados por las grandes infraestructuras de transporte.

Esto explica que los poderes públicos se pusieran rápidamente de acuerdo en que el grueso de la inversión pública nacional y comunitaria en RTE se concentrara en los proyectos de transportes y que las destinadas a los proyectos de energía y telecomunicaciones limitaran su intervención al desarrollo de las primeras fases de estudios de viabilidad, siendo su objetivo principal servir de catalizadores para favorecer la entrada de los operadores económicos.

Siguiendo esta línea política, el Consejo Europeo de Essen adoptó la lista de los 14 proyectos de transporte prioritarios para la UE y a partir de ese momento se estudiaron fórmulas para favorecer la participación del sector privado, hasta llegar a la actual modalidad de los Partenariados ó Asociaciones Público-Privados (PPP), que es considerada en la actualidad la solución ad hoc más viable y eficaz para cofinanciar proyectos con capital privado. La Comisión, en el marco de las nuevas perspectivas financieras (2000-2006), ha identificado, como se ha indicado antes y como elemento decisivo para mejorar la eficacia de las intervenciones de la Comunidad en las RTE, las PPPs, invitando a los Estados miembros a presentar proyectos específicos con estos partenariados ó asociaciones público-privados y a eliminar las trabas normativas y administrativas para la creación de estas asociaciones, a las que piensa favorecer a través de medidas específicas de fomento.

También se han analizado y se ha recurrido con mayor menor éxito, dadas sus limitaciones, otros posibles instrumentos complementarios propuestos por la Comisión Europea en iniciativas importantes como el *Libro Blanco sobre tarificación* ("Tarifas justas para el uso de infraestructuras..."), la *directiva "Euroviñeta"*, o la nueva *directiva sobre tarificación ferroviaria* para desincentivar el uso de la carretera y fomentar el desarrollo del ferrocarril.

## II. EL MARCO NORMATIVO FINANCIERO DE LAS RTE

El marco normativo financiero de base ha evolucionado como complemento y al compás de la evolución del marco regulador de las RTE. El Tratado de Maastricht incluyó por primera vez un título específico sobre RTE (Título XII) en el que se hace mención expresa a su financiación y que ha sido modificado posteriormente en el Tratado de Amsterdam, precisamente para facilitar el acceso del sector privado<sup>3</sup>.

En aplicación del Título citado del Tratado se han adoptado dos reglamentos financieros que cubren los tres ámbitos de las RTE (transportes, energía y telecomunicaciones).

<sup>3</sup> ARTÍCULO 155 (antiguo artículo 129 C)

1. A fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 154, la Comunidad:

- (...)
- (...)
- podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros y determinados de acuerdo con las orientaciones mencionadas en el primer guión, especialmente mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés; la Comunidad podrá aportar también una contribución financiera por medio del Fondo de Cohesión creado conforme a lo dispuesto en el artículo 161 a proyectos específicos en los Estados miembros en el ámbito de las infraestructuras del transporte.

La acción de la Comunidad tendrá en cuenta la viabilidad económica potencial de los proyectos.

- El Reglamento 2236/95 parte de la base y consolida el principio de que existe una red básica (transportes) que necesita ayudas o financiación pública debido a la dificultad de recuperar las inversiones por la vía de la tarificación y que las otras dos no tienen problemas de financiación y por lo tanto el concurso público reviste carácter limitado.

Prevé la cofinanciación comunitaria a través de la línea específica existente en el marco de la rúbrica 3 de la perspectivas financieras para el fondo RED y también mediante el concurso de los fondos estructurales y del fondo de cohesión en el marco de la rúbrica 2 y del IPEP para la financiación de proyectos prioritarios RTE en los países candidatos de Europa Central y Oriental.

El reglamento contempla la financiación de cuatro posibles modalidades de proyectos, imponiendo un límite de financiación comunitaria sobre el coste total del proyecto de hasta un 10%:

- Los estudios de viabilidad (hasta un 50% de cofinanciación).
- La bonificación de intereses de préstamos del BEI (hasta 5 años como máximo)
- Las contribuciones a primas de garantías de préstamos del FEI.
- Las subvenciones directas

Además, impone unas condiciones estrictas. Las ayudas sólo pueden concederse si la realización de estos proyectos se ve dificultada por problemas financieros y los importes en ningún caso pueden superar el importe necesario para su puesta en marcha. Se valoran también otros factores importantes a la hora de aprobar las ayudas a los proyectos como su madurez, el efecto de estímulo sobre la financiación pública o privada, la solidez del dispositivo financiero del proyecto, o los efectos socioeconómicos y medioambientales, directos e indirectos.

- El Reglamento 1655/99, adoptado posteriormente, ha introducido algunas modificaciones importantes al 2236/95 aprovechando la experiencia adquirida y adaptándolo a las cambiantes circunstancias del nuevo período de programación en el marco de las perspectivas financieras (2000-2006), que viene condicionado por una menor disponibilidad de fondos públicos nacionales debido a las restricciones presupuestarias introducidas en los programas de estabilización por los Estados miembros. Entre los nuevos elementos cabe destacar por ser más notables:

- En primer lugar, la dotación con cargo al presupuesto comunitario se ha duplicado con relación al período anterior pasando de 2.300 a 4.600 millones de euros para el nuevo septenio, lo que refleja la prioridad creciente de estos proyectos en momentos de austeridad presupuestaria tanto a nivel nacional como comunitario.
- En segundo lugar, se ha introducido una nueva modalidad financiera que, se espera, permitirá constituir capital de riesgo para constituir los PPP. Por consiguiente, la fórmula del partenariado ha pasado a ser el tema estrella del nuevo período de programación de las RTE.
- En tercer lugar, se espera que este proceso de captación de capital privado se vea facilitado también por las nuevas posibilidades de adoptar programas indicativos plurianuales que permitirán financiar los otros programas indicativos anuales actuales sobre una base temporal similar a la de otros proyectos financiados con cargo a los fondos estructurales y al fondo de cohesión.

Esto permitirá a partir de ahora gestionar la ayuda financiera comunitaria a un proyecto como una sola asignación plurianual en lugar de tener que hacerlo a través de una serie de propuestas anuales como venía ocurriendo hasta ahora.

Con esta nueva fórmula se podrán comprometer a partir de ahora dotaciones presupuestarias para proyectos a largo plazo y por tanto con elevados requisitos de financiación del mismo modo que se hace en los proyectos financiados con cargo a los fondos estructurales a través de tramos anuales de compromisos basados en la decisión inicial de la Comisión.

Igualmente, se evitarán las dificultades de planificación y de ejecución inherentes al método de asignación presupuestaria anual hasta ahora vigente facilitando así una participación más activa del BEI en las acciones innovadoras con el sector privado en el ámbito de las RTE..

- Finalmente, se ha elevado el techo de cofinanciación comunitaria hasta un máximo del 20% a partir del año 2003, facilitando aún más con esta mayor posibilidad de cofinanciación comunitaria las posibilidades de concurso de la financiación privada en los proyectos de RTE.

### III. ESTADO DE FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE RTE

Los Estados miembros recurren en mayor o menor medida y de acuerdo con las posibilidades que les permite el acceso a los diferentes instrumentos de financiación comunitaria a un conjunto relativamente amplio de fuentes de financiación comunitaria que en unos casos constituyen subvenciones y en otros adoptan la forma de préstamos y garantías.

En el caso español el factor determinante para afrontar el reto de la financiación de las RTE ha sido sin lugar a dudas el concurso a las subvenciones proporcionadas por los fondos estructurales y del fondo de cohesión que han tenido un efecto multiplicador muy importante de la contribución financiera realizada por el Estado y han hecho posible el desarrollo espectacular de nuestras redes de transporte en particular y de las de energía y telecomunicaciones, en el marco de las RTE.

El impacto de la actuación de los principales instrumentos financieros comunitarios en el desarrollo de los proyectos de RTE en España ha sido y sigue siendo considerable en este sector. Durante el período 1994-1999:

- El FEDER a pesar de haber contribuido con un volumen decreciente<sup>4</sup>, no obstante y durante el período de programación 1994-1999, aportó 8.916,9 millones de euros, de los que España percibió 6.045.
- El Fondo de cohesión. Se trata de la principal fuente de financiación comunitaria para las infraestructuras de transporte por su elevada cuantía y alta tasa de co-financiación (80-85% del coste total), siendo la única condición que los proyectos estén incluidos en las Orientaciones de las RTE de transporte. En el período 1993-1998 se dedicaron 6.802 millones de euros de los que España obtuvo 3.764, que se dedicaron en su primera fase a las redes de carreteras y al ferrocarril de alta velocidad en los últimos años, concretamente el AVE-Sur Madrid-Barcelona y la conexión intermodal España-Portugal. Del total de los 6.802 meuros dedicados a las redes de transporte el 64% se dedicó a la carretera, el 27% al ferrocarril y el 6% a aeropuertos.
- El Fondo RED. Creado por el Reglamento 2236/95, se dedica a financiar proyectos de interés común en el ámbito de las RTE. De importe muy inferior al Fondo de Cohesión, se aplica a financiar proyectos de ferrocarril (61%) y su distribución por Estados miembros no guarda ninguna proporcionalidad con ninguna regla objetiva. España ha percibido directamente una media del 5,23% y otro 1% en concepto de participación en proyectos euro regionales.

<sup>4</sup> Se ha debido a dos factores principales: la propia naturaleza de este fondo, de carácter más programático y menos orientado a proyectos individuales, y las dificultades de determinar los gastos en RTE en los programas generales.

- El BEI. El Banco Europeo de Inversiones, del que España ha sido el tercer cliente durante el período 1995-1999, ha concedido préstamos a España por importe de 15.289 meuros (13,2% del total)<sup>5</sup>. En 1999, del total de 3.147 meuros en préstamos individuales concedidos a España, aproximadamente la mitad, 1.309 meuros, han sido destinados a financiar proyectos de transportes, en el marco de los grandes proyectos de infraestructuras de interés común.
- El FEI. El Fondo Europeo de Inversiones, por su parte, ha concedido hasta 1999 un 66% de sus 2.700 meuros para préstamos de garantías a las RTE, de los cuales un 33% han sido destinados al ámbito del transporte.

La experiencia ha mostrado que la decisión, en el caso español, de incluir un gran número de proyectos nacionales de infraestructuras en la RTE se ha revelado muy acertada a la hora de solicitar fondos comunitarios del Fondo de Cohesión y del fondo RED

A continuación se examina el estado de financiación de las RTE por sectores.

## 1. TRANSPORTES

Este es, sin duda el sector más estratégico desde el punto de vista de la intervención de la Comunidad. En primer lugar, los transportes son objeto desde el Tratado de Roma de una política común, que se ha convertido en uno de los ejes fundamentales del mercado interior para asegurar la libre circulación de personas y de mercancías en el seno del Mercado Interior. Pero el transporte es también un sector económico en profunda transformación como consecuencia de sus múltiples efectos en la vida de las personal y en el medio ambiente. La saturación alcanzada por el transporte por carretera en muchas regiones de Europa y especialmente en las centrales junto con el aumento previsible de estos tráfico tras la próxima ampliación de la Comunidad a los países del Centro y Este de Europa hace que desde hace varios años uno de los temas de frecuente discusión en el Consejo de Ministros y objeto de buena parte de las propuestas normativas de la Comisión Europea estén relacionadas con la sostenibilidad de estos tráfico y la necesidad de buscar soluciones alternativas a través de la intermodalidad, el desarrollo del transporte por ferrocarril y las consiguientes medidas de disuasión para evitar un crecimiento mayor de este medio de transporte que se ha duplicado en unos años frente a una reducción a la mitad de su alternativa lógica, el ferrocarril. Las RTE han tenido muy en consideración esta situación, como es lógico, y gran parte de los proyectos prioritarios europeos abordan de lleno esta problemática con soluciones de futuro.

En el ámbito de los transportes destacan por su importancia a nivel de la Unión y sus Estados miembros los 14 proyectos prioritarios identificados por el Consejo Europeo de Essen y posteriormente aprobados por el Parlamento Europeo y por Consejo de Transportes por medio de una decisión de junio de 1996 tras una larga y difícil conciliación.

---

<sup>5</sup> Sobre un coste total de las inversiones en las RTE de la Unión Europea de 163.000 meuros en este período, se han financiado por el BEI 50.353 meuros en forma de préstamos y otros 36.043 mediante contratos financieros, de los que los transportes han recibido 31.961 y 20.529 meuros respectivamente, destinándose 12.038 meuros de los mismos a los 14 proyectos prioritarios de Essen.

*a) Progreso y ejecución de los 14 proyectos prioritarios de Essen*

El Consejo Europeo de Luxemburgo solicitó la fijación de un calendario y la adopción de un plan financiero para cada uno de los 14 proyectos prioritarios específicos aprobados en el Consejo Europeo de Essen de 1994 que figuraban en el anexo III de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la RTE de transporte, poniendo así de relieve la voluntad política de desarrollarlos y de asignarles recursos financieros.

Los 14 proyectos prioritarios, aún así, sólo constituyen una parte de las RTE de transporte, cuyo coste se ha estimado en torno a los 110.000 millones de euros, mientras que el del conjunto de la red podría superar los 400.000 millones de euros hasta el 2010.

Los 14 proyectos prioritarios han recurrido a la financiación comunitaria como complemento de las inversiones nacionales, especialmente en los casos de proyectos en zonas elegibles para las intervenciones de los fondos estructurales y del fondo de cohesión. Como ha sido el caso de la conexión ferroviaria Belfast-Dublín, la red de autopistas en Grecia y el tren de alta velocidad Sur. El Presupuesto RED, a pesar de ser mucho más modesto en comparación con sólo 1.800 millones de euros para el periodo 1995-99, ha tenido también una incidencia considerable al participar en la fase de lanzamiento de proyectos importantes como el enlace fijo de Oresund entre Dinamarca y Suecia y el tren de alta velocidad belga. Por su parte el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Fondo Europeo de Inversiones (FEI) han sido las principales fuentes de financiación crediticia de los 14 proyectos.

Las dificultades financieras generales antes evocadas se ponen de manifiesto en el hecho de que de los 14 proyectos sólo 3 han en vías de estar realizados y el resto debería estarlo no antes del año 2005. Las previsiones realizadas por el Grupo Christophersen en 1994 han encontrado dificultades prácticas por acumulación de factores, no solo de orden financiero sino también de orden técnico, dada la dificultad implícita de algunos proyectos y la falta consiguiente de realismo de algunos plazos de ejecución, sin olvidar la aparición de obstáculos imprevistos de orden legislativo, administrativo y medioambiental. De ahí que el mero hecho de que los proyectos sigan activos constituye ya de por sí un resultado positivo. Su estado de realización es el siguiente:

– Proyectos en vías de finalización

- 1) El enlace ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer quedó ya terminado en su mayor parte en 1997 quedando por terminar el tramo Belfast -Londonderry que debería entrar en funcionamiento en el curso de este año 2000. Este proyecto ha podido beneficiarse en gran medida de las intervenciones del fondo de cohesión y del FEDER.
- 2) El nuevo aeropuerto de Malpensa (Milán) estará también completamente terminado en el curso de este año. Una de las características sobresalientes de este proyecto es que ha contado con un PPP cuyas contribuciones financieras provinieron del propio concesionario del aeropuerto Malpensa/Linate (SEA), de subvenciones públicas, de préstamos del BEI, de una garantía del FEI y de un concurso limitado del presupuesto para las RTE.
- 3) El enlace fijo de Oresund, de 16 km incluidos sus accesos por carretera constituye un enlace de transporte combinado carretera-ferrocarril entre Dinamarca y Suecia cuya terminación completa estaba prevista para el año 2001 y cuya financiación proviene en su mayor parte de los mercados internacionales de capitales y del BEI, con el concurso de los dos gobiernos que han garantizado todos los préstamos concedidos al proyecto.

– Proyectos con finalización prevista hasta el 2005

- 4) La conexión de alta velocidad Paris-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres, que fue aprobada por los gobiernos de esos Estados miembros en 1989 se encuentra en fases

desiguales de terminación. Las secciones Paris-Túnel de la Mancha, Paris-Bruselas y el Túnel de la Mancha se encuentran terminadas desde 1997, quedando aún pendientes las secciones Londres-Túnel de la Mancha y las secciones Amsterdam-Bruselas y Colonia-Bruselas.

- En el caso de la primera sección Londres-Túnel de la Mancha, el enlace ferroviario fue adjudicado a la empresa London and Continental Railways (LRC) por medio de una concesión que cubre todas las fases del proyecto (diseño, construcción, financiación y explotación); la empresa concesionaria no consiguió la financiación suplementaria necesaria del sector privado e intentó constituir alguna forma de PPP. Como resultado la fecha de terminación no está garantizada. El BEI y el FEI han participado en la financiación de este proyecto.
  - En el caso de Bélgica, como se ha señalado, la sección francesa fue inaugurada en 1997, quedando pendiente de construcción las secciones Bruselas-frontera holandesa y Bruselas -frontera alemana. Se espera que sus últimos tramos Amberes-frontera holandesa y Lieja-frontera alemana queden terminados a mediados del año 2005. Para la realización de este proyecto el Gobierno belga creó la sociedad TGV financière en 1996 para financiar el conjunto de estos proyectos de alta velocidad en Bélgica.
  - En Países Bajos el trazado de la conexión Amsterdam-frontera belga fue adoptado en 1996 y como en el caso británico el Gobierno holandés ha propiciado la asociación del sector privado en todas las fases del proyecto a través de un PPP que según sus estimaciones debería permitir cubrir al menos un 20% del coste total estimado del proyecto y contemplar su finalización el año 2005.
  - En el caso alemán, el proyecto fue subdividido en dos partes, Aquisgrán-Colonia y Colonia-Frankfurt-Main, comenzando la construcción en ambas direcciones y previéndose su terminación el año 2007, siendo el Gobierno federal quien correrá básicamente con todos los costes.
- 5) El proyecto de Alta Velocidad Sur se articula en dos ejes: el Mediterráneo (Madrid-Barcelona-Perpignán-Montpellier) y el Atlántico (Madrid-Vitoria-Dax) sobre el que ya se ha realizado el estudio informativo sobre impacto medioambiental. Los trabajos del eje mediterráneo son los que se encuentran más avanzados, habiéndose previsto la terminación del tramo español para el año 2004. Los trabajos están encomendados al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, sociedad especializada creada en 1997 y propietaria de la nueva infraestructura. Los trabajos de ejecución se están beneficiando en gran parte del fondo de cohesión. La sección francesa no cuenta todavía con un calendario definitivo con el riesgo de se retrase la ejecución del tramo Perpignan-Montpellier, esencial para nuestra interconexión con el resto de la Comunidad. En cuanto a la sección española de la rama Atlántica, la fase de consulta pública comenzó ya en 1998 para el tramo Madrid-Valladolid y para el tramo de la llamada Y vasca (Vitoria-Bilbao-San Sebastián) y ya se ha realizado los estudios preliminares para el tramo Valladolid-Vitoria. Se trata en su conjunto de un proyecto prioritario para España aunque su ejecución tiene especificidades propias en cada eje. En el eje Atlántico destacan su coste e impacto medioambiental más elevado dada la situación orográfica y de densidad de población en torno a su trazado.
- 6) El TAV Este también se encuentra en fase de ejecución dada la prioridad que conceden a este proyecto los gobiernos francés y alemán. La primera fase de los trabajos del lado francés (Vaires-Vandières) debería estar terminada hacia el año 2005 y asegurará la conexión con las redes alemana y luxemburguesa. También existe una intervención comunitaria suplementaria importante en este proyecto.



- 7) La red de autopistas griega abarca los ejes Norte-Sur (PATHE) y Este-Oeste (Via Egnatia) pasando por Tesalónica. La terminación de las obras de construcción está prevista para el año 2004 y ambos proyectos se benefician del fondo de cohesión, del FEDER y de préstamos del BEI así como de intervenciones con cargo a la línea presupuestaria para la RTE. La participación del sector privado se ha canalizado igualmente a través del establecimiento de tres PPP correspondientes a tres secciones del eje PATHE y otros posibles en las restantes secciones y en el segundo eje.
  - 8) La línea TAV Costa Occidental en el Reino Unido es otro enlace ferroviario destinado a conectar la línea Paris-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres con Escocia y a la red ferroviaria irlandesa y que se financia a través de un PPP entre Railtrack, como propietario de la infraestructura, con Virgin Rail, concesionaria del transporte de viajeros, y el sector público, con participación del BEI y del FEI. La conclusión del proyecto está prevista para el año 2005.
  - 9) La línea Betuwe consiste en una nueva línea de ferrocarril tradicional para el transporte de mercancías que tiene como finalidad ofrecer una alternativa al transporte de mercancías actual por carretera entre el puerto de Rotterdam y Alemania y el resto de Europa. También en este caso el gobierno holandés ha apostado por la constitución de un PPP en el que el sector público asumirá la construcción para ceder después mediante una concesión la explotación al sector privado. El proyecto está previsto que concluya en el año 2005.
- Proyectos con calendarios más allá del horizonte del año 2005
- 10) El enlace TAV Norte-Sur (Berlin-Leipzig-Nuremberg-Munich-Insbruck-Verona) se encuentra ya en fase de ejecución en Alemania, donde se prevé finalice hacia el año 2000, al igual que en el túnel del Brenner y está comenzando en el resto de los tramos. Varias empresas ferroviarias están constituyendo un PPP pero todavía hay problemas de financiación del tramo del túnel del Brenner y el BEI ha concedido ya créditos a Italia y Austria. Aún es incierta la fecha en que este eje pueda entrar en pleno funcionamiento. Este proyecto, como el siguiente, serán esenciales para el desarrollo de una política de transportes duradera en la región alpina.
  - 11) El enlace TAV Lion-Turín-Verona-Venecia-Trieste inició sus obras en Italia en 1998 en los principales nudos de comunicación y los de algunos tramos comenzaron ya en 1999. En la parte francesa se espera que la declaración de utilidad pública se lance este año lo que permitiría iniciar también los trabajos en esta sección. La financiación italiana corre a cargo de una filial de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Italianos (FS), la TAV, a la que corresponde el desarrollo de la alta velocidad en Italia. La FS aporta el 40% de la financiación de la sección italiana y el resto se obtendrá de instituciones financieras y del presupuesto comunitario para RTE.
  - 12) El llamado Triángulo nórdico, compuesto por una sucesión de corredores de transporte a través de Suecia, Noruega y Finlandia se encuentra también en fase de ejecución aunque sin fecha precisa de conclusión de las obras de construcción.
  - 13) El enlace multimodal Portugal-España con el resto de Europa se compone de tres corredores principales que se extienden desde Lisboa a Sevilla, La Coruña e Irún y tiene como objetivo presentar una alternativa ferroviaria al transporte de mercancías por carretera desde la península ibérica al resto de la Unión Europea. Aunque su construcción ya se ha iniciado, quedan varios tramos importantes pendientes de ultimar los estudios de viabilidad y en consecuencia este proyecto no se encuentra aún bien desarrollado.
  - 14) El enlace Irlanda-Reino Unido- Benelux incluye varias carreteras de diferentes características que se intentan adaptar en función de las necesidades a la norma

apropiada en función de la densidad de la circulación. En Irlanda es donde más ha progresado el corredor gracias en gran parte al apoyo del que se ha beneficiado con la intervención de los fondos estructurales. En Irlanda del Norte se contribuirá a la inversión a través de un fondo de inversión creado para tal fin. Sin embargo el principal problema se encuentra en el Reino Unido cuyo programa nacional de carreteras ha estado siendo objeto de una evaluación estratégica y no se puede prever todavía, en consecuencia, una fecha definitiva para la conclusión de este proyecto.

Como conclusión y de cara al futuro, cabe señalar que los calendarios previstos por los diferentes Estados miembros parecen indicar que durante el período 2000-2006 y coincidiendo con el buen momento de la situación económica, se produzca un aumento importante de las inversiones públicas y privadas necesarias para concluir la mayor parte de estos 14 proyectos y la duplicación de la línea presupuestaria para RTE del presupuesto comunitario constituye ya un buen indicio en esta dirección. Todo parece indicar que gracias al estado actual de control de los presupuestos nacionales, y a pesar de que se siga manteniendo una política de rigor presupuestario, se otorgue una atención preferente a estas inversiones productivas dentro de los límites globales de gasto, aprovechando también la coyuntura favorable de bajos tipos de interés y que, en todo caso, la contribución de la Unión Europea seguirá jugando un papel decisivo para asegurar la viabilidad financiera de todos estos proyectos, concentrando su esfuerzo en los más importantes y estratégicos. La extensión de esta política a los países candidatos para la adhesión a la Unión constituirá igualmente otro de los aspectos claves para el próximo período de programación plurianual de la Comunidad.

El Gobierno español por su parte ha anunciado sus previsiones de gasto para la próxima década en el Plan de Infraestructuras, al que proyecta dedicar una inversión pública total aproximada de 19 billones de pesetas para infraestructuras de todo tipo de los cuales 4,7 billones estarán en principio destinados al ferrocarril y en concreto a las líneas de alta velocidad, que junto a los dos ejes ya aprobados en el marco de los 14 proyectos prioritario y se verán probablemente complementados con otros nuevos tramos como el Córdoba-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Valladolid, lo que colocará a España entre los Estados miembros con una red más avanzada en la Comunidad.

## 2. TELECOMUNICACIONES

En este sector la necesidad de una actuación de la Comunidad es menor que en el sector precedente de los transportes por no producirse la problemática propia de los trasportes sobre la vida cotidiana y el medio ambiente. Este es por el contrario un sector de futuro que abre las puertas para el establecimiento de la nueva revolución en ciernes de la Sociedad de la Información, perfectamente rentable desde un punto de vista financiero y cuyo desarrollo corre básicamente a cargo de las empresas del sector.

Hay algunas excepciones que son las que se van a tratar a continuación que por diversos factores constituyen una excepción a esta regla general y en consecuencia son objeto de intervención por parte de los poderes públicos tanto a nivel nacional como comunitario.

A nivel comunitario existen dos proyectos, el IDA y el Galileo, en el que, aún siendo de interés para la iniciativa privada, no podrían desarrollarse sin el concurso público, tanto a nivel comunitario como nacional, cuyas intervenciones se complementan.

A nivel nacional, el papel principal de las intervenciones públicas tanto nacionales como comunitarias se centra en las regiones menos desarrolladas y frecuentemente con menor densidad de población, en las que sin la intervención de los instrumentos de política regional como el FEDER no hubiera sido posible conectarlas en tan gran medida al resto de las regiones más desarrolladas y dotarlas en consecuencia con un impresionante potencial de desarrollo económico y social.

### a) *Proyectos de interés europeo*

En el ámbito de las telecomunicaciones existen dos proyectos de ámbito europeo y relacionados con el buen funcionamiento del Mercado Interior, que rompen con la regla general de su autofinanciabilidad y que, desde el punto de vista de su viabilidad financiera se sitúan más en la órbita del sector público que del sector privado y que son objeto de un apoyo financiero especial por parte de la Comunidad y de sus Estados miembros. Se trata de los proyectos IDA y Galileo.

#### – IDA

Al carecer de una red administrativa a escala europea, la Comunidad se planteó la necesidad de lanzar un programa que permitiera fomentar la interoperatividad de las diferentes redes administrativas nacionales, lanzando el programa IDA, para lograr la creación de redes telemáticas integradas no sólo entre las administraciones nacionales de los Estados miembros sino también éstas y el sector privado y también entre éstas y las instituciones comunitarias, con las múltiples ventajas que de ello se derivan y siempre con el objetivo de facilitar el funcionamiento del mercado interior.

En la asignación de los recursos financieros comunitarios se concede prioridad a los proyectos que incrementan la viabilidad económica de las administraciones públicas, de las instituciones de la Unión Europea y de las regiones y que, mediante el establecimiento de una red sectorial contribuyan, entre otros objetivos, a la eliminación de obstáculos a la libre circulación, contribuyan al éxito de la UEM, favorezcan la cooperación entre las instituciones comunitarias y éstas y las administraciones nacionales y regionales de los Estados miembros y la competitividad industrial en la Unión.

El programa ha permitido, con una inversión relativamente reducida de 33.1 millones de euros en el período 1998-2000, una convergencia hacia un interfaz común entre la Comunidad y sus Estados miembros y ha introducido innegables ventajas económica y de costes gracias a este instrumento para el intercambio de datos. Esta aportación financiera proviene de una línea específica y por lo tanto se trata de un fondo ad hoc independiente del de RTE, aunque IDA sea una verdadera red transeuropea de telecomunicación.

España ha sido uno de los primeros Estados miembros que han participado más activamente en este proyecto habiéndose beneficiado de ayudas importantes con cargo a este programa y habiendo logrado ya la plena interoperatividad.

#### - Galileo

Se trata del proyecto estrella de telecomunicación por satélite de la próxima década. Consiste en el estudio y ejecución de un nuevo sistema de posicionamiento por satélite independiente pero compatible con los sistemas actuales GPS y Glonass, norteamericano y ruso respectivamente.

Se calcula un coste total de 3.000 millones de euros, de los que la Comunidad podría aportar alrededor de 1.200 con cargo a su presupuesto, de los cuales 500 podrían corresponder a la Agencia Espacial Europea (ESA) y 200 al Programa marco de I+D, quedando los 1.800 restantes a cargo de inversión privada.

El Consejo por el momento ha decidido limitar su acuerdo a una fase exploratoria hasta finales de este año 2000 por importe de 80 millones de euros, con el objeto de contar con más tiempo para despejar algunas dudas de carácter político y sobre la viabilidad técnica y económica de este proyecto.

Se pretende, una vez evaluada su viabilidad, establecer un PPP en el que podrían participar no solamente empresas europeas sino probablemente también otras de países terceros.

Uno de los grandes interrogantes en el momento actual consiste por lo tanto en su viabilidad financiera. Hasta el momento se han identificado cuatro posibles fuentes de financiación autónoma que permitirían rentabilizar estas inversiones: los ingresos por señales de posicionamiento al tráfico por carretera (mapas electrónicos en los automóviles) que podrían generar unos 70 millones de euros anuales a razón de 10 euros por vehículo; los ingresos por abonos a señales certificadas (usos industriales y profesionales), pagos por señales a la navegación aérea; y rentas por usos de canales de comunicación específicos para el gran público.

La resolución del Consejo de Ministros de Transportes del paso de diciembre de 1999 ha fijados cuatro grandes objetivos para esta fase piloto: cooperación internacional; análisis del coste-beneficio en el marco de un futuro PPP; definición del proyecto; y propuesta de la segunda fase del proyecto mediante la creación de un consorcio industrial antes de 2001.

El Gobierno español, junto con Alemania y Francia, es uno de los más firmes impulsores de este proyecto, sobre el que existe ya un gran interés por parte de instituciones financieras y empresas industriales españolas, dadas las importantes posibilidades que pueden generarse indirectamente en términos de empleo de calidad y de aporte y desarrollo tecnológico.

#### *b) Proyectos de ampliación y modernización de redes en España*

España también ha sido uno de los principales beneficiarios del FEDER en infraestructuras básicas de telecomunicaciones durante el período 1994-1999. Se destinaron, en concreto, 396.583 millones de euros en el marco del sub-eje 1.7 "Telecomunicaciones" del eje 1 "Integración y articulación territorial", procedentes del FEDER, que completaron los 736.515 procedentes de las administraciones nacionales, con los que se financiaron 5 clases de acciones, desde la ampliación y modernización de redes hasta la mecanización de oficinas de Correos y Telégrafos.

- En la realización de las acciones contempladas en este sub-eje a través de los diferentes programas operativos ha intervenido 12 Comunidades Autónomas (destacando por su importe las de Andalucía, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, y Galicia), Correos y Telégrafos, Retevisión y Telefónica de España, con una inversión total prevista de 1.237 millones de euros.
- El porcentaje de realización del gasto ha sido satisfactorio en los diferentes programas, demostrando que el ámbito de las telecomunicaciones ofrece un grado de cumplimiento superior al programado y al del conjunto de las acciones de los programas, del orden del 80%, aunque ha alcanzado al final siempre el 100% gracias a las reprogramaciones que se ha venido realizando periódicamente.
- Además, las aportaciones del FEDER, con una media del 35% del total, han permitido a los operadores aumentar su propia inversión en las regiones más rentables, sirviendo así los FF.EE de elemento corrector para evitar una profundización de los equilibrios interterritoriales. Esta aportación viene a representar para un operador de telecomunicaciones un adelanto medio equivalente a 3 o 4 años en la realización de las obras, o lo que es igual, se ha evitado en regiones más desfavorecidas un retraso de la misma duración en la disponibilidad de estas infraestructuras que son estratégicas para su desarrollo regional. Aún más, ha permitido que las actuaciones sean muy importantes en municipios de menos de 50.000 habitantes (63%), centrándose en los de hasta 10.000 habitantes en el caso de Telefónica, ya que las actuaciones cofinanciadas por el FEDER se han centrado en estas poblaciones. Esto explica que el mayor número de proyectos se hayan realizado por Telefónica en municipios menores de 5.000 habitantes (28%) y en el caso de Retevisión en municipios entre 500 y 1000 habitantes. En total, se han beneficiado

1.757 municipios dentro de nuestras regiones objetivo 1 permitiendo a sus empresas incorporarse al mundo de las redes avanzadas de información y poder gracias a esta capacidad nueva de conexión abordar estrategias de competitividad y desarrollo económico sostenibles.

Así pues, puede decirse que un buen número de inversiones en estas infraestructuras no hubieran podido acometerse en regiones con menor demanda de estos servicios de no haberse beneficiado de un porcentaje tan importante de cofinanciación comunitaria. Aunque no haya terminado de resolver el problema de las regiones extensas y escasamente pobladas con niveles de actividad económica muy débiles.

Finalmente cabe señalar que las inversiones financiadas por Telefónica con participación del FEDER se han centrado en las instalaciones de líneas de conmutación para ampliar el número de líneas y sustituir los equipos analógicos por digitales, la instalación de sistemas de transmisión de tecnología digital y la instalación de fibra óptica, que, todos ellos obedecen a objetivos concretos de desarrollo regional, a los que la citada empresa ha dedicado un total de 893 millones de euros en el período 1994-1999, realizando un total de 3.414 proyectos que benefician a una población de 21 millones de habitantes. Esto representa una inversión media de 5.764 ptas/habitante, que por las razones indicadas ha resultado, además bastante homogénea entre las diferentes Comunidades Autónomas españolas. En suma, casi un tercio de la densidad telefónica ha sido cofinanciado por las actuaciones del FEDER y esto ha permitido que el conjunto de las regiones objetivo 1 cuenten con 39 líneas de telefonía fija por cada 100 habitantes.

### 3. ENERGÍA

A diferencia de las RTE de transportes, las redes transeuropeas de electricidad y gas natural, como las de telecomunicaciones, se financian en general sin dificultad por parte de las empresas del sector ya que los costes de amortización de las nuevas inversiones se repercuten sin problemas al consumidor vía tarifas. La intervención comunitaria se ha centrado en facilitar la consecución de tres grandes objetivos: la interconexión transnacional, la interoperatividad entre redes nacionales y el desarrollo de nuevas redes que cubran el acceso y la distribución a las nuevas fuentes de aprovisionamiento. Se trata por lo tanto de contribuir a la realización del Mercado Interior, garantizando las posibilidades de interconexión, la interoperatividad, la seguridad de aprovisionamiento y el desarrollo de estas redes a través de los correspondientes proyectos, asegurando al mismo tiempo el desenclavamiento de las regiones menos favorecidas.

Para facilitar la consecución de este objetivo el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una decisión en 1996 (1254/96), por procedimiento de codecisión, que permitía la adopción de los esquemas directores y una cofinanciación comunitaria para los proyectos prioritarios de interés común en los sectores eléctrico y del gas natural. En el primero se ha buscado como objetivos principales la conexión de redes aisladas a redes interconectadas europeas, el desarrollo de la interconexión entre Estados miembros y las relaciones con países terceros especialmente del Este europeo y del Mediterráneo. En el segundo, su introducción en nuevas regiones, la conexión de las regiones aisladas y el aumento de la capacidad de transporte de gas, recepción y almacenaje, por consideraciones similares a la primera.

La decisión contiene las grandes líneas de acción de la Comunidad con relación a estas redes, que se centran en lo esencial en identificar proyectos de interés común y en establecer un contexto más favorable para el desarrollo de estas redes. Establece también que cualquier decisión que modifique los proyectos prioritarios contenidos en su anexo deberá ser objeto de una nueva propuesta legislativa por codecisión, al igual que en casos de extensión o reducción de dicha lista.

La lista inicial contenía un total de 23 proyectos de interés común de redes eléctricas y 20 de gas natural, y posteriormente ha sido ampliada a 44 y 46 respectivamente por decisiones

1047/97, 1049/99 y 1741/99, que igualmente modificaron algunos proyectos. Los proyectos españoles son los siguientes:

*a) Redes eléctricas*

- conexión terrestre entre las redes española y francesa a través del Suroeste francés y el Norte de España (Aragón-Cazaril), en el marco de la acción de conexión de redes eléctricas aisladas a las redes interconectadas europeas. Se trata de uno de los proyectos prioritarios del Consejo Europeo de Essen en diciembre de 1994. El 75% de la línea correspondiente a España ya está construida pero el proyecto está suspendido desde 1996 y se han iniciado estudios de viabilidad para nuevos trazados. Se ha beneficiado de la línea RTE.
- Refuerzo y terminación de las conexiones entre España y Portugal a través de las regiones del Norte de Portugal y del Noroeste de España, en el marco de la acción sobre desarrollo de la interconexión entre los Estados miembros. Se trata de otro de los proyectos prioritarios del Consejo Europeo de Essen en diciembre de 1994 y se encuentra en fase de ejecución desde 1996. En la línea Mesón-Lindoso se han invertido 3 millones de euros por la CSF y otros 26 millones en préstamos del BEI. En la línea Aldeavila-Douro Internacional se está todavía en fase de estudios de viabilidad.
- Refuerzo y desarrollo de los enlaces en las regiones del Norte de España y en las regiones del eje mediterráneo, en el marco de la acción sobre desarrollo de las conexiones interiores necesarias para la valorización de las interconexiones entre los Estados miembros.
- Enlace por cable submarino entre el Sur de España y la red de Marruecos (Pinar-Tetuán), en el marco del desarrollo de interconexiones con los países terceros europeos y de la cuenca mediterránea para mejora de la fiabilidad, seguridad y aprovisionamiento de las redes eléctricas de la Comunidad. Se encuentra en operación desde 1997 y se benefició de ayudas RTE para el estudio de viabilidad en 1995 y de 12,5 millones de euros del fondo INTERREG.

*b) Redes de gas*

- Creación de redes de gas en las regiones de Galicia, Extremadura, Andalucía, Valencia-Murcia-Cartagena, incluida una terminal de gas natural licuado en Huelva, ya construida y otra en Galicia que se ha pospuesto, enmarcada dentro de la acción sobre introducción del gas natural en nuevas regiones. La única que se encuentra ya en operación desde 1996 es la planta de Huelva y el resto se hallan aún en fase de construcción. Se ha invertido en total 88 millones de euros por la CSF
- Construcción de gaseoductos para el aprovisionamiento de Portugal a través del Sur de España así como para el aprovisionamiento de Galicia y Asturias a través de Portugal, en el marco de la acción conexión de redes de gas aisladas. Es otro proyecto prioritario de Essen que se encuentra también en operación desde 1997 en el que se han invertido 150 millones de euros en subvenciones de INTERREG 21 millones a cargo de CSF España y 6 a cargo de CSF Portugal, además de préstamos del BEI
- Desarrollo de la capacidad de almacenaje subterráneo en el eje Norte-Sur de España, en el marco de la acción sobre aumento de la capacidad de recepción y de almacenaje para satisfacer la demanda.
- Creación de una nueva línea de gaseoductos entre Argelia y España que permita el aprovisionamiento de Portugal en una primera fase y de Francia en una segunda, a partir de Argelia y a través de Marruecos, dentro de la acción sobre aumento de la capacidad de transporte para satisfacer la demanda y diversificar las fuentes y vías de transporte del gas natural.

La acción de la Comunidad a través de sus diferentes instrumentos ha contribuido de manera importante al desarrollo de estas redes transeuropeas.

- El FEDER ha dedicado en el período 1994-1999 655,5 millones de euros, de los que España se ha beneficiado de 92,7 millones.
- El Fondo de Cohesión como es sabido no puede financiar más que proyectos de transporte o de medio ambiente, por lo que no ha podido aportar su intervención al desarrollo de estas redes.
- La Comisión ha dedicado dentro de la línea RTE un total de 64,5 millones de euros durante el período 1995-1998 y prevé dedicar alrededor de 155 millones de euros con cargo a la misma línea RTE de energía durante el período 2000-2006, para el que, como ya se ha indicado, se ha aprobado una dotación de 4.700 millones de euros, por lo que apenas supondrá un 4% del total de la línea presupuestaria, ya que, como ya se ha visto, la prioridad esencial de la Comisión es contribuir a la financiación de los proyectos de transporte, que se beneficiarán del 90% de la línea para redes a lo largo del mencionado período.
- Finalmente, el BEI ha aportado, por su parte, desde 1993 5.920 millones de euros y el FEI alrededor del 28% de los 2.700 millones de euros dedicados a las RTE para cubrir garantías.

#### **IV. CONCLUSIONES**

Como conclusiones de esta ponencia puede señalarse que las redes transeuropeas siguen siendo una de las grandes prioridades de la Comunidad y de sus Estados miembros, como elemento indisoluble del funcionamiento del Mercado Interior y del afianzamiento de la política de competitividad en Europa.

A pesar de las restricciones financieras que atraviesa la Comunidad y sus Estados miembros como consecuencia de la aplicación del Plan de Estabilidad impuesto por la moneda única, las inversiones en RTE, lejos de haber disminuido, se han mantenido e incluso aumentado en algunos casos, si bien se han producido retrasos en muchos casos en las previsiones de la planificación original, así como revisiones de algunos de los proyectos iniciales.

Los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión han jugado un papel de primera magnitud en la rentabilidad de la ejecución de los proyectos en los países de la cohesión sirviendo de catalizadores para la inversión pública y privada de nuestras regiones en retraso, acortando en muchos casos las distancias y evitando en otros ampliar las diferencias.

El futuro exige cada vez más la introducción de fórmulas novedosas como los Partenariados o Asociaciones Público-Privadas para atraer un mayor porcentaje de inversión privada en sustitución de la pública para la realización de los proyectos de RTE.

